995, año 1 n° 2

La maestranza se niega a morir

Los históricos rieles, los durmientes, los fantasmas de poderosas locomotoras gimen y se revelan. Gritan, con su silencio, para que no desaparezca el símbolo ferroviario de Chile.



MARÍA EUGENIA GONZÁLEZ I.

A veces parecen rieles de tranvía, vestigios de otra historia. Cuando se ven como un metal desahuciado, tapado por la hierba seca. El entorno de los trenes, el hierro oxidado, los remaches y los durmientes, la envergadura de estos acorazados, tienen un espíritu de puerto que algún día fue. Algo de cementerio posee el universo ferroviario metropolitano que de a poco ha ido desapareciendo. Como esta maestranza de San Bernardo, que algún día dio trabajo a más de 2.500 personas.

Nació proyectada por la firma Niles Bennet Pond and Co., de Estados Unidos, que se adjudicó el proyecto en 1915. Fue construida por una compañía Holandesa especialista en la construcción de hormigón armado. Fue la primera obra que se hizo con dicho material en el país.

Impacta su tamaño monumental que ocupa 50 héctareas. El pabellón central o taller de locomotoras, cuya planta rectangular tiene 187 metros de largo, fue el galpón de hórmigon más grande del mundo en su época. Con una superficie de 16 mil metros cuadrados el espacio está dividido en cinco naves donde se reunían decenas de locomotoras a vapor. Siete de ellas fueron construidas allí en la década del 40.

Gilberto Silva, Ingeniero Jefe de la maestranza San Bernardo, al comienzo no quiere hablar. Después, con los ojos húmedos, se atreve.

"Me da mucha nostalgia y pena tener que ser yo quien sea el encargado de cerrar la

El calendario pasa muy rapido y en los años 60, miles de personas daban vida a la fábrica y a San Bernardo, la ciudad ferroviaria.

- La ciudad vivió por mucho tiempo en torno a la maestranza, más de alguna persona tenía un familiar o amigo de San Bernardo trabajando acá -, recuerda Silva.

Gilberto Silva comenzó a trabajar en la maestranza de San Bernardo en el año 1972 y en 1974, y se trasladó a otro taller, retomando sus funciones en la fábrica en 1990. "Me tocó asumir la jefatura de la maestranza cuando aún tenía 260 funcionarios y era eficiente. Hoy sólo quedan 16 personas en el taller de ruedas", recuerda.

- ¿Cuál fue la mejor época de la maestranza?

- La maestranza de San Bernardo comenzó a funcionar en 1920. Desde ahí tuvo una época esplendorosa, con la locomotora a vapor.

El objetivo era atender todo el servicio de la empresa de Ferrocarriles del Estado. Esta fue la maestranza madre.

- ¿Cuál era su característica?

- Dábamos trabajo a más de 2.500 personas y todo su personal era altamente calificado, se hacían los trabajos más finos en reparación de motores diesel y locomotoras a vapor, además fue una de las maestranazas más importantes de América Latina.

Hoy día la empresa de ferrocarriles está privatizada en un 51 por ciento. En junio hubo un llamado a licitación donde sus postulantes acreditaron su capacidad de gestion a través de obras que se quie-



tiva habitacional en el sector de la maestranza o un gran centro comercial, comentó el ingeniero.

Otra de las particularidades de la maestranza de San Bernardo es su arquitectura. El taller de calderería destaca por su luminosidad interior producidas por las vidrieras cenitales de su cubierta.

El taller de herrería está construido con arcos parabólicos, edificio que recuerda el siglo pasado.

A todo este lugar se le suma la subestación eléctrica, el taller de repuestos, el almacén general, la casa de máquinas, el taller de la fundición de carpintería.

El cierre definitivo de la maestranza ha dado motivo a la realización de distintos homenajes encabezados por la municipalidad y agrupaciones de antiguos empleados de ferrocarriles movi-

lo que fuera el corazón de la actividad de dicha comuna durante los años 70.

PATRIMONIO

En todo caso, los más nostálgicos no han perdido las esperanzas y la batalla, porque el Consejo de Monumentos Nacionales recogió la petición de diversos sectores, y en 1994 aprobó la idea de que una parte del comple-

como patrimonio arquitectónico de Chile.

Se trata de 13 héctareas - algo así como un cuarto del total - de la maestranza la que reune las principales construcciones del recinto, entre ellas: el taller de locomotoras, la subestación eléctrica y los talleres de herrería y calderería. En este último, se conservan modelos en madera de las principales piezas ferroviaras que algún día se